

## II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

## KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 5. juli 2002

om en procedure i henhold til EF-traktatens artikel 81 og EØS-aftalens artikel 53

(COMP/37.730 AuA/LH)

(meddelt under nummer K(2002) 2502)

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

(2002/746/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til aftalen om oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren <sup>(1)</sup>, senest ændret ved forordning (EØF) nr. 2410/92 <sup>(2)</sup>, særlig artikel 5,

under henvisning til den meddelelse <sup>(3)</sup>, der er offentliggjort, jf. artikel 5, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87,

under henvisning til den meddelelse <sup>(4)</sup>, der er offentliggjort, jf. artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Luftfartsområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

## 1. INDLEDNING

(1) Den 10. december 1999 indgav Deutsche Lufthansa (Lufthansa) og Austrian Airlines (parterne) i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 3975/87 anmeldelse af en samarbejdsaftale indgået den 19. oktober 1999. Parterne satser på at opbygge en varig alliance ved at skabe et integreret lufttrafiksystem, som er baseret på

et tæt samarbejde inden for en række kommercielle aktiviteter, markedsføring og operationelle aktiviteter. De vigtigste regler for samarbejdet reguleres i en rammeaftale. Derudover har de to luftfartsselskaber indgået en række mere konkrete gennemførelsesaftaler samt en prisafale (Special Pro-Rate Agreement) vedrørende principperne for en fælles prisfastsættelse. Med indgåelsen af en naboskabsaftale blev der oprettet et joint venture for trafikken mellem Østrig og Tyskland på grundlag af deling af overskud og tab.

(2) I overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 3975/87 indgav parterne ansøgning om fritagelse efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 3.

(3) Et resumé af ansøgningen blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 11. juli 2000 i overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3975/87.

(4) Den 4. oktober 2000 meddelte Kommissionen med henvisning til artikel 5, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87 parterne skriftligt, at den nærede alvorlig tvivl om, hvorvidt deres transaktion var forenelig med fællesmarkedet.

(5) Den 10. maj 2001 tilsendte Kommissionen Austrian Airlines og Lufthansa en klagepunktsmeddelelse, hvori den underrettede parterne om sin umiddelbare opfattelse, at samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og Austrian Airlines ikke kunne fritages i henhold til forordning (EØF) nr. 3975/87.

<sup>(1)</sup> EFT L 374 af 31.12.1987, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 240 af 24.8.1992, s. 18.

<sup>(3)</sup> EFT C 193 af 11.7.2000, s. 7.

<sup>(4)</sup> EFT C 356 af 14.12.2000, s. 5.

- (6) Den 14. december 2001 offentliggjorde Kommissionen en meddelelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* i henhold til artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87. Kommissionen meddelte, at den agtede at fritage den anmeldte samarbejdsaftale i en periode på seks år på grundlag af de af parterne afgivne tilsagn samt det forhold, at de havde erklæret sig rede til at give en række konkurrenter adgang til markedet. Alle berørte parter blev opfordret til at fremsætte deres bemærkninger til sagen.

## 2. PARTERNE

### 2.1. Lufthansa AG

- (7) Lufthansa er holdingselskabet i Lufthansa-koncernen, som er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Lufthansa har siden 1997 været fuldstændig privatiseret med ca. 350 000 aktionærer.
- (8) Lufthansas største datterselskaber er: Lufthansa Cargo (100 %), Lufthansa Technik (100 %), LSG (100 %), Lufthansa City Line (100 %), Eurowings (25 %), British Midland (20 %), Air Dolomiti (26 %) samt Luxair (13 %).
- (9) I 2000 havde Lufthansa en omsætning på 15,2 mia. EUR, heraf 7,926 mia. EUR i hele Fællesskabet og 4,799 mia. EUR i Tyskland.
- (10) Efter antallet af betalte passager-km i Europa lå Lufthansa i 2000 med 18,0 mia. på førstepladsen foran British Airways (17,0 mia.). På tredjepladsen kommer Air France med 10,3 mia. passager-km.
- (11) På verdensplan lå Lufthansa blandt Fællesskabets luftfartsselskaber på andenpladsen med 94,17 mia. passager-km efter British Airways (118,89 mia. passager-km) og tæt fulgt af Air France med 91,801 mia. passager-km.
- (12) I Europa har Lufthansa 148 ruter med over 100 000 passagerer årligt; de største er Frankfurt-Berlin [...] (\*) og Frankfurt-Hamburg [...]. (5)
- (13) I 2000 havde Lufthansa den største flyflåde i Europa med 327 fly i brug og 48 i ordre, efterfulgt af British Airways med 309 fly i brug og 62 i ordre.
- (14) Inden for rutefragttrafikken er Lufthansa det største europæiske luftfartsselskab, både med hensyn til trafikken inden for Europa og den interkontinentale trafik.
- (15) Lufthansa Cityline udfører navnlig indenrigsflyvninger i Tyskland samt regionalflyvninger inden for Europa. De største ruter er Bremen-Stuttgart (42 flyvninger/uge), Firenze-München (28 flyvninger/uge) og München-Münster (42 flyvninger/uge).

### 2.2. Austrian Airlines (AuA)

- (16) AuA er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Ejere af AuA er den østrigske stat (39,7 %), institutionelle investorer (10,6 %), private investorer (38,2 %), Credit Suisse First Boston (10 %) samt Air France (1,5 %).
- (17) I 2000 havde AuA-koncernen (Austrian Airlines, Lauda Air og Tyrolean Airways) en omsætning på 1,54 mia. EUR, heraf 850 mio. EUR inden for Fællesskabet, 393 mio. EUR i Østrig og 199 mio. EUR i Tyskland. AuA's største datterselskaber er: Tyrolean Airways (100 %), Lauda Air (99,0 %) samt Rheintalflug (100 %). I 2000 havde AuA, Tyrolean og Lauda Air en flyflåde på i alt 92 maskiner.
- (18) Efter antallet af fløjne passager-km i Europa lå AuA i 2000 med 2,4 mia. passager-km på 17. pladsen blandt AEA-selskaberne (Association of European Airlines) efter BMI British Midland (2,4 mia.). På verdensplan lå AuA i 2000 med 8,8 mia. passager-km på 14. pladsen blandt de europæiske luftfartsselskaber og på 67. pladsen blandt luftfartsselskaberne på verdensplan. Inden for Europa har AuA 16 ruter med over 100 000 passagerer årligt; de største er Wien-London [...] Wien-Frankfurt [...] og Wien-Paris [...].
- (19) Lauda Air (Lauda) er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Ejere af Lauda er Austrian Airlines (99,0 %) samt private investorer (1 %).
- (20) Lauda havde i 2000 en omsætning på 158 mio. EUR i Fællesskabet; i Østrig udgjorde selskabets omsætning 73 mio. EUR og i Tyskland 37 mio. EUR. Efter antallet af fløjne passager-km på verdensplan hørte Lauda i 2000 med 4,6 mia. passager-km ikke til blandt de 20 største luftfartsselskaber i Europa.
- (21) Lauda udfører navnlig charterflyvninger inden for Europa (mellemlange ruter) samt beflyver lange ruter til destinationer i Asien og Stillehavsområdet i codesharing med Austrian Airlines. Den største rute er Wien-Sydney/Melbourne [...].
- (22) Tyrolean Airways (Tyrolean) er aktiv inden for lufttransport af passagerer og fragt samt dertil knyttede aktiviteter. Tyrolean ejes fuldt og helt af Austrian Airlines. AuA erhvervede i 1994 en andel på 42,85 %, i 1997 yderligere 42,85 % og i 1998 de resterende andele.
- (23) I 2000 havde Tyrolean en omsætning på 231 mio. EUR inden for Fællesskabet, 106 mio. EUR i Østrig og 77 mio. EUR i Tyskland. Efter antallet af betalte passager-km lå Tyrolean med 1,2 mia. passager-km på 176. pladsen på verdensplan, langt efter Crossair (118. pladsen med 3,5 mia. passager-km) eller Lufthansa City Line (116. pladsen med 3,6 mia. passager-km).

(\*) [...] Forretningshemmelighed.

(5) En retning, data for 1999.

- (24) Tyrolean beflyver navnlig ruter inden for Østrig og europæiske regionalruter. Selskabet anvender fly med en kapacitet på indtil 80 pladser. De største ruter er Innsbruck-Wien [...], Klagenfurt-Wien [...], Wien-Budapest [...] og Wien-Stuttgart [...]. Foruden den yderligere udvikling af indenrigsmarkedet har Tyrolean navnlig sat sig som mål at øge antallet af flyvninger til Central- og Østeuropa samt mellem Østrig og Tyskland.
- (25) Rheintalflug blev overtaget fuldt og helt af Austrian Airlines i februar 2001. I 2000 befordrede Rheintalflug i alt 250 000 passagerer og beflyver på nuværende tidspunkt ruterne Altenrhein-Wien, Wien-Genève, Wien-Tallinn, Wien-Warszawa og Wien-Milano i codesharing med Austrian Airlines. Rheintalflug havde i 2000 en omsætning på 31 mio. EUR.

### 3. SAMARBEJDSAFTALEN MELLEM AUSTRIAN AIRLINES OG LUFTHANSA

- (26) Det langsigtede mål med samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og Austrian Airlines er en verdensomspændende integration af deres lufttransportnet. Den netværksordning, der blev indgået i denne forbindelse, trådte i kraft fra sommersæsonen 2000 og omfatter passagertransport, vedligeholdelse, lufthavnsfaciliteter og ground handling. Den 1. januar 2000 påbegyndte parterne en fælles prispolitik og koordineringen af deres fartplaner for samtlige fly.
- (27) Det mest omfattende samarbejde er inden for lufttransport mellem Østrig og Tyskland, hvor der blev indgået en »nabokabsaftale«. Denne indeholder bestemmelser om et joint venture for trafikken mellem de to lande. Parterne sammenlægger indtægterne for hovedtrafikruterne, dog med undtagelse af føderuterne til trafikknudepunkterne. Ved indgåelsen af samarbejdsaftalen med Lufthansa skiftede AuA i 1999 fra Qualiflyer-alliancen til STAR-alliancen. AuA indstillede derfor samarbejdet med medlemmerne af Qualiflyer-alliancen i slutningen af december 1999.
- (28) Samarbejdsaftalen indeholder i det væsentlige hensigtserklæringer. På alle vigtige områder har parterne — som der er redegjort nærmere for nedenfor — indgået gennemførelsesaftaler.

De vigtigste dele i samarbejdsaftalen er følgende:

#### 3.1. Joint venture for trafikken mellem Østrig og Tyskland

- (29) I nabokabsaftalen opstilles en liste over fælles tjenester, som er omfattet af denne aftale. Ifølge denne fordeles indtægterne og omkostningerne i forbindelse med disse

fælles tjenester [...] mellem parterne efter en overgangsperiode. Et alliancestyringsudvalg (Alliance Steering Committee) overvåger udviklingen og resultaterne i forbindelse med de fælles tjenester og kan udstede bindende instrukser til ledelsen af de fælles tjenester, det såkaldte trafikudvalg (Traffic Committee eller Tracom). Tracom består af lige mange repræsentanter for begge parter, som fortsat aflønnes af deres respektive oprindelige virksomheder. Tracom er ansvarlig for ledelsen af de fælles tjenester, virksomhedsplanen, trafiksystemet osv. Det er udtrykkeligt fastsat i nabokabsaftalen, at parterne forbliver selvstændige og fortsat træffer beslutninger uafhængigt af hinanden.

- (30) Trafikplanen består af et fælles netværk, en fælles prisstruktur og en fælles fartplan. Parterne har ikke beføjelse til at indgå faste aftaler med andre selskaber, som udbyder ruteflyvninger på en af de fælles ruter.

#### 3.2. Verdensomspændende samarbejde

- (31) AuA og Lufthansa ønsker at etablere et integreret verdensomspændende trafiksystem med fælles netværksplanlægning, fælles prispolitik og fælles finansiel planlægning. Det verdensomspændende samarbejde indebærer gensidig adgang til bonusordninger, flyvninger med fælles rutenummer (codesharing), harmonisering af servicekvaliteten og integrering af databehandling. Inden for edb-området forbinder parterne delvis deres systemer på områder såsom flyvedata, reservationssystemer, billet salg og lageropgørelse. Med den fælles udnyttelse af lufthavnsfaciliteter for passagerbetjening ønsker parterne at garantere kunderne, at et eventuelt flyskift kan forløbe gnidningsløst.
- (32) For i fællesskab at udvikle deres respektive netværk ønsker parterne sammen at fastsætte priserne på globalt plan på grundlag af en »Special Pro-Rate Agreement«. Prisaftalen omfatter alle billetpriskategorier. Efter parternes opfattelse er den fælles prisfastsættelse nødvendig for forbindelsen af deres net, for at f.eks. udrejsen kan afvikles med AuA og hjemrejsen med Lufthansa, eller AuA kan tilbyde føderuter til Lufthansas trafikknudepunkter med henblik på indirekte flyvninger med Lufthansa. På ruter, hvor den ene af parterne har direkte flyvninger og den anden kun indirekte flyvninger<sup>(6)</sup>, er det førstnævnte selskab prisførende. Foruden den fælles prisfastsættelse ønsker parterne også at koordinere deres afgang for at undgå overlappninger.

<sup>(6)</sup> Lufthansa tilbyder f.eks. en direkte rute fra Frankfurt til Kiev, mens AuA derimod kun har en indirekte rute fra Frankfurt til Kiev via Wien.

- (33) Med codesharingaftalen skal kunderne tilbydes et homogent produkt. Codesharing indebærer, at et selskabs fly på en bestemt flyvning ikke kun bærer sit eget nummer, men også partnerens. Dermed kan et selskab sælge en flyvning som sin egen, selv om den gennemføres af det andet luftfartsselskab. Parterne ønsker at koordinere deres fartplaner for at kunne tilbyde gensidige føderuter. De kan til enhver tid starte yderligere flyvninger eller ruter, såfremt de forud underretter partneren herom.

### 3.3. Fælles markedsføringsstrategi

- (34) De to selskabers distributionsafdelinger vil fortsat være selvstændige. I Østrig overtager AuA markedsføringen og salget af billetter, i Tyskland Lufthansa. De to selskaber vil imidlertid samarbejde inden for en lang række områder, f.eks. ved at oprette et fælles repræsentationskontor i Østrig og Tyskland, på udenlandske markeder, idet AuA primært skal forestå distributionen i Central- og Østeuropa samt billetsalget via internettet.
- (35) Begge parter har fortsat ret til at tilbyde direkte flyvninger mellem deres indenlandske marked og udenlandske destinationer, hvor dette er økonomisk muligt.
- (36) Indenrigstrafikken gennemfører hvert luftfartsselskab fortsat fuldstændigt selvstændigt.

### 3.4. Datterselskaber og associerede selskaber

- (37) Parterne inddrager også deres respektive datterselskaber og associerede selskaber i det tætte samarbejde. Et mål som led i udviklingen af netværket skal være at forbedre Lauda Airs serviceudbud i Tyskland.

### 3.5. Koordinering af trafikknudepunkterne

- (38) På grundlag af aftalen ønsker parterne at udnytte deres trafikknudepunkter (hubs) i Frankfurt, München og Wien bedre. Wien og München skal supplere hinanden som trafikknudepunkter, idet Wien hovedsagelig skal være koncentreret om Central- og Østeuropa og München om trafikken fra og til Tyskland, ruter inden for Europa og interkontinentale ruter. Ved udviklingen af trafikknudepunkterne skal der tages hensyn til parternes destinationer og eksisterende netværk. Desuden er der fastsat bestemmelser om gensidige føderuter.

### 3.6. Lufthavnsfaciliteter og -tjenester

- (39) Med hensyn til ground handling-tjenester havde parterne aftalt, at de hovedsagelig ville benytte GlobeGround, et helejet datterselskab af Lufthansa, så længe selskabet tilbyder sine tjenester til konkurrencedygtige priser. I slutningen af maj 2001 solgte Lufthansa 51 % af sine andele i GlobeGround til det franske selskab Penauille Polyservices. Resten af andelene overdrages til Penauille den 30. juni 2002. Aftalen vedrørende GlobeGround

blev derpå ophævet af parterne. Ground handling-tjenester behandles derfor ikke yderligere nedenfor.

### 3.7. Fragttransport

- (40) Parterne har ikke planer om at sammenlægge deres fragttransport. Med henblik på effektivitetsforøgelse er der imidlertid planlagt et langsigtet samarbejde inden for logistik.

## 4. RELEVANTE BESTEMMELSER

- (41) Det joint venture, der skal tage sig af lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland, vil blive ledet af de to parter i fællesskab og på lige vilkår. Det vil ikke komme til at råde over de ressourcer, der er nødvendige for at kunne udøve økonomisk aktivitet uafhængigt. Det vil fortsat være afhængigt af parterne.
- (42) Joint venturet har til formål og til følge at samordne den konkurrencemæssige adfærd hos de to moderselskaber, som fortsat vil være retligt uafhængige. På grundlag af naboskabsaftalen er der tale om et joint venture oprettet i samarbejdsøjemed og ikke et selvstændigt fungerende joint venture som omhandlet i Kommissionens meddelelse om selvstændigt fungerende joint ventures efter Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (<sup>7</sup>). Det indgår i en langt mere omfattende samarbejdsaftale, som falder ind under EF-traktatens artikel 81.
- (43) Forordning (EØF) nr. 3975/87 fastlægger procedureerne for anvendelsen af EF-traktatens artikel 81 på lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og EØS-aftalens artikel 53 på lufttransport mellem EØS-landenes lufthavne. Den finder kun anvendelse på lufttransport mellem lufthavne i EØS. Lufttransport mellem EØS og tredjelande falder ikke ind under forordning (EØF) nr. 3975/87 og omfattes ikke af denne beslutning.

## 5. RELEVANT MARKED

### 5.1. Berørte tjenester

- (44) Aftalen omfatter aktiviteterne ruteflyvning med passagerer og rutefragtflyvning. Begge aftaleparter tilbyder ruteflyvninger, charterflyvninger og fragttransport.

(<sup>7</sup>) EFT C 66 af 2.3.1998, s. 1.

(45) Kommissionen er af den opfattelse, at charterflyvning i den konkrete sag ikke udgør et alternativ til ruteflyvning, navnlig fordi kunderne i det foreliggende tilfælde hovedsagelig er forretningsrejsende. Disse kan i modsætning til folk, der rejser i deres fritid, ikke indordne sig under den usikkerhed, charterflyvninger er forbundet med. Da parterne — bortset fra et vist teknisk samarbejde — ikke har planer om at sammenlægge deres aktiviteter inden for fragtttransport, behandles fragtttransport ikke nedenfor.

## 5.2. Markeder for lufttransport

(46) Til afgrænsning af det relevante marked i transportsager har Kommissionen i en række beslutninger, som støttes af retspraksis, benyttet det såkaldte »O & D«-princip (point of origin/point of destination)<sup>(8)</sup>, hvorefter hver forbindelse mellem et udgangspunkt og et bestemmelsessted skal betragtes som et selvstændigt marked set fra forbrugers synspunkt. Ved afgørelsen af, om der er konkurrence på en konkret rute, betragtes en lang række forskellige transportmuligheder. Heriblandt hører:

- a) de direkte flyvninger mellem de pågældende lufthavne
- b) de direkte flyvninger mellem erstatningslufthavne, hvis opland i væsentlig grad overlapper de pågældende lufthavnes opland
- c) de indirekte flyvninger, der findes mellem de pågældende lufthavne, for så vidt som de kan komme i betragtning som alternativ til direkte flyvninger. Spørgsmålet om, hvorvidt direkte flyvninger kan substitueres af indirekte flyvninger afhænger af en række faktorer — bl.a. flyvetiden eller antallet af afgang på en bestemt rute (og fartplanerne)
- d) rejsemuligheder med alternative transportmidler (bil og/eller tog), som med hensyn til rejsetid og hyppighed (antal afgang) kan substituere direkte eller indirekte flyvninger<sup>(9)</sup>.

(47) Kommissionen sonderer desuden mellem »tidssensitive« kunder og kunder, der ikke er under tidspres (ikke-tidssensitive kunder). Tidssensitive passagerer ønsker at nå deres destination på så kort tid som muligt, har intet spillerum med hensyn til afgang-/ankomsttidspunkt og har behov for at kunne reservere plads på et andet fly med kort varsel. Kunder, for hvem tiden ikke spiller en

afgørende rolle, er derimod mere opmærksomme på prisen og accepterer også en længere rejsetid<sup>(10)</sup>.

(48) Efter parternes opfattelse er forretningsrejsende i mellemtiden også blevet mere prisbevidste og køber ofte billetter til økonomiklasse til flyvninger med en varighed på under seks timer, hvis dette kan forenes med tidsplanen. Dette resulterer i, at antallet af tidssensitive passagerer udgør en betydelig højere del af det samlede antal passagerer end antallet af passagerer på business class.

(49) Parterne har anført, at konkurrencen mellem luftfartsselskaberne som følge af globaliseringen ikke finder sted på enkelte ruter, men mellem deres forskellige netværk og trafikknudepunkter. Det er derfor ikke rimeligt at foretage en afgrænsning på grundlag af de enkelte ruter.

(50) Parterne tager udgangspunkt i udbudssiden. Fra selskabernes synsvinkel kan konkurrencen absolut finde sted mellem konkurrerende netværk. Dette er imidlertid ikke afgørende for afgrænsningen af det relevante marked, da det ikke svarer til forbrugers synspunkt. Forbrugeren ønsker at flyve fra et bestemt udgangspunkt til et bestemt bestemmelsessted. Han kan i den forbindelse kun drage fordel af konkurrence, hvis det på denne enkeltrute er muligt at vælge mellem flere luftfartsselskaber. På efterspørgselsiden er det derfor berettiget at undersøge konsekvenserne af samarbejdsaftalen på grundlag af O & D-princippet.

(51) I forbindelse med Kommissionens vurdering af samarbejdet mellem parterne kan der sondres mellem tre kategorier af lufttransport for personer inden for EØS, som er berørt af denne aftale:

- a) lufttransport mellem Østrig og Tyskland
- b) lufttransport mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land (f.eks. Frankfurt-Rom-ruten)
- c) lufttransport mellem andre EØS-lande (f.eks. London-Rom).

(52) Som forklaret i afsnit 8, er det navnlig naboskabsaftalen som led i samarbejdet, der giver anledning til betænkeligheder. Nedenstående konklusioner med hensyn til ovennævnte punkter vedrører derfor den bilaterale trafik mellem Østrig og Tyskland.

### 5.2.1. Indirekte flyvninger

(53) Principielt er der en sammenhæng mellem den yderligere rejsetid, som en passager er rede til at acceptere for en indirekte flyvning, og den samlede rejsetid. I forbindelse med korte ruter og dermed korte rejsetider som mellem Østrig og Tyskland kan det antages, at kun meget få ikke-tidssensitive rejsende vil skifte til indirekte flyvninger i tilfælde af en stigning i priserne for direkte

<sup>(8)</sup> Se Kommissionens beslutning af 11. august 1999 i KLM-Alitalia-sagen (sag COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

<sup>(9)</sup> Parterne har i denne henseende gjort gældende, at højhastighedstog og bil kan udgøre et alternativ til fly, hvis afstanden er under 600 km.

<sup>(10)</sup> Forretningsrejsende er generelt mere tidssensitive end turister og er snarere tilbøjelige til at købe billetter med fleksible muligheder for ombooking. Passagerer af den anden kategori er ikke bundet af faste tidspunkter, og prisen spiller en større rolle for dem. De accepterer en længere rejsetid og kan af omkostningsmæssige grunde foretrække indirekte flyvninger frem for direkte flyvninger.

flyvninger <sup>(11)</sup>. Det kan antages, at disse passagerers antal er for lavt til, at indirekte flyvninger mellem Østrig og Tyskland vil kunne udøve konkurrencepres på betingelserne for direkte flyvninger. Fra et konkurrencepolitisk synspunkt kan desuden kun de indirekte flyvninger tages i betragtning, hvor passageren har mulighed for at benytte selskaber, som konkurrerer med parterne. Dette vil imidlertid kun være tilfældet i forbindelse med et begrænset antal ruter. Indirekte flyvninger indgår derfor ikke i den nedenstående vurdering.

### 5.2.2. Overlapninger mellem oplande

- (54) Rejsende, som påbegynder eller afslutter deres rejse i to eller flere lufthavnes opland, kan vælge, hvilken lufthavn de gør til udgangspunkt eller bestemmelsessted for deres rejse. Konkurrencen øges, såfremt muligheden for at vælge mellem flere lufthavne også er forbundet med et større udvalg af forskellige luftfartsselskaber, som er uafhængige af hinanden (dvs. ikke partnere i samme alliance eller underleverandører). I den foreliggende sag er dette imidlertid kun relevant i få underordnede tilfælde <sup>(12)</sup>.
- (55) Der er en proportional sammenhæng mellem den yderligere tid, som en rejsende er rede til acceptere for en længere transport til en lufthavn, og den samlede rejsetid. Med hensyn til flyvninger, der er begrænset til Europa, kan det antages, at de enkelte lufthavnes oplande har en lille radius på grund af de korte flyvetider. Overlapninger mellem oplande spiller derfor en mindre rolle i forbindelse med flyvninger inden for Fællesskabet. Flyvninger mellem Østrig og Tyskland hører selv blandt de korteste ruter inden for Fællesskabet. På grund af den korte flyvetid på disse ruter antager Kommissionen derfor, at overlapningerne mellem to lufthavnes oplande med få undtagelser <sup>(13)</sup> er for ubetydelige i trafikken mellem Østrig og Tyskland til, at de på nogen måde kan påvirke markedet.
- (56) Kommissionen når derfor til den konklusion, at overlapninger mellem oplande ikke spiller en væsentlig rolle i lufttransporten mellem Østrig og Tyskland. Denne konklusion underbygges af de skøn, parterne selv har fremlagt. Ifølge deres oplysninger bor kun 2-3 % af

passagererne mellem Østrig og Tyskland i oplandet til flere lufthavne.

### 5.2.3. Alternative transportmidler

- (57) Parterne har anført, at landevej og tog udgør alternative befordringsmuligheder ved rejser mellem Østrig og Tyskland på indtil 600 km.
- (58) Kommissionen er i modsætning hertil af den opfattelse, at det set fra forbrugers synspunkt foruden kvalitative faktorer frem for alt er den samlede rejsetid, der er afgørende, og ikke afstanden. For tidssensitive rejsende udgør andre transportmidler kun alternativer til lufttransport, hvis rejsetiden ikke derved forlænges væsentligt. Dette gælder naturligvis i ringere udstrækning for ikke-tidssensitive rejsende, som frem for alt er interesserede i at holde rejseomkostningerne nede.
- (59) I tabel 1 sammenholdes en række parametre for ruter, der er relevante i den foreliggende sag. Ifølge tabellen er det ved rejser med bil eller tog fra centrum til centrum kun muligt at opnå stort set samme tider som med fly på Salzburg-München-ruten og Linz-München-ruten. Mellem Wien og München vil tidsforskellen være på over to timer, og rejsetiden vil derfor øges med mere end 70 %, hvis der benyttes bil eller tog. Medregnes en eventuel returrejse, vil den yderligere rejsetid stige til over fire timer. For tidssensitive kunder vil bil og tog derfor formentlig næppe komme på tale. Det er således kun for et begrænset antal ikke-tidssensitive rejsende, at disse transportmidler kan udgøre et alternativ.
- (60) Hvorvidt der er konkurrence mellem de forskellige transportmåder, kan også aflæses af en prissammenligning. Prissammenligningen mellem en business class-billet og en togbillet til første klasse og mellem en Air PEX-billet og en togbillet til anden klasse viser, at en flyrejse generelt er over dobbelt så dyr som en togrejse (prisdifferensen mellem lufttransport og biltransport er ligeledes betydelig). Dette står i modsætning til parternes opfattelse, at alternative transportmidler konkurrerer med flyet. Hvis det var tilfældet, skulle priserne nærme sig hinanden, eller der ville overhovedet ikke blive tilbudt en flyrute, såfremt priserne i forbindelse med de andre transportmidler lå så lavt, at de ikke vil kunne matches af luftfartsselskaberne. Prissammenligningen støtter således ikke parternes opfattelse, at flyet og andre transportmidler agerer på det samme marked.

<sup>(11)</sup> Denne konklusion støttes generelt af resultaterne af Kommissionens undersøgelse i KLM-Alitalia-sagen. I sin beslutning anførte Kommissionen, at den procentuelle andel af passagerer, som benytter indirekte flyvninger på Amsterdam-Rom-ruten og Amsterdam-Milano-ruten, er meget lav. Dette tyder på, at direkte flyvninger ikke kan erstattes af indirekte flyvninger set fra begge passagerkategoriers synspunkt, dvs. både de tidssensitive og de ikke-tidssensitive passagerer. Se Kommissionens beslutning af 11. august 1999 i KLM-Alitalia-sagen.

<sup>(12)</sup> Parterne har således f.eks. anført, at rejsende, der bor i Vorarlberg (den vestlige del af Østrig), vil foretrække lufthavnen i Zürich frem for lufthavnen i Innsbruck. På tidspunktet for aftalens indgåelse havde Swissair fem daglige afgang fra Zürich til Berlin. Disse passagerer kunne derfor vælge mellem Swissair og AuA/LH.

<sup>(13)</sup> En sådan undtagelse kan forekomme i forbindelse med ikke-tidssensitive rejsende fra Innsbrucks og Salzburgs opland, såfremt de fra München ønsker at flyve på indenrigsruter, hvor foruden Lufthansa også andre konkurrenter opererer.

- (61) Heraf kan det konkluderes, at alternative transportmidler til flyruter mellem Østrig og Tyskland som regel ikke udgør et alternativ for tidssensitive direkte passagerer. Afhængigt af den pågældende rejsetid og komfort kan dette imidlertid være tilfældet i forbindelse med ikke-tidssensitive rejsende <sup>(14)</sup>.

Tabel 1:

Afstande, omkostninger og rejsetider på forskellige ruter mellem Østrig og Tyskland (kilde: OAG, januar 1999)

Ruter	Omtrentlig rejsetid fra centrum til centrum (enkeltrejse)				Rejseomkostninger, tur/retur (i EUR)				
	Afstand i km ad landevej	Fly <sup>(1)</sup>	Tog	Bil	Business class <sup>(2)</sup>	Air PEX og søndagsregel	Tog — første klasse	Tog — anden klasse	Bil <sup>(3)</sup>
Wien-Frankfurt	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Wien-München	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Wien-Düsseldorf	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Graz-Frankfurt	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Salzburg-Frankfurt	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Salzburg-München	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Wien-Berlin	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Wien-Stuttgart	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Linz-Frankfurt	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Innsbruck-Frankfurt	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Linz-München	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

<sup>(1)</sup> I den anslåede flyvetid er indregnet den rene flyvetid, indcheckning (45 min.) og transport fra centrum til lufthavn (1 time).

<sup>(2)</sup> På disse ruter har Lufthansa og AuA samme billetpriser. Den fulde pris for økonomiklasse og business class er identisk.

<sup>(3)</sup> Beregningen er baseret på en fast kilometerpris på 0,22 EUR.

## 6. PARTERNES STILLING PÅ DET RELEVANTE MARKED

- (62) I afsnit 5.2 blev der sondret mellem tre kategorier af lufttransport. Som der udførligt redegøres for i kapitel 8, er det hovedsagelig den første kategori, dvs. lufttransporten mellem Østrig og Tyskland, der giver anledning til konkurrenceproblemer. Nedenfor behandles derfor parternes stilling på dette lufttransportmarked.
- (63) I 1999 omfattede lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland 33 ruter, hvoraf kun en enkelt ikke blev befløjet af parterne <sup>(15)</sup>. Sammen har de to selskaber på 27 af disse i alt 33 ruter en markedsandel på 100 %, både med hensyn til det samlede antal flyvninger og det samlede passagertal på de direkte flyvninger. De 27 ruter tegner sig for over 90 % af den samlede trafikvolumen mellem de to lande. Lufthansa og AuA er således langt de stærkeste flyselskaber i lufttrafikken mellem Østrig og Tyskland.

<sup>(14)</sup> Dette kunne gælde for ruterne München-Salzburg, München-Linz og München-Wien.

<sup>(15)</sup> Rheintalflug foretog i 1998 86 flyvninger mellem Wien og Friedrichshafen. I 2001 blev Rheintalflug imidlertid overtaget af AuA.

Tabel 2:

Antal ugentlige flyvninger på enkelte ruter mellem Østrig og Tyskland

Ruter	Antal ugentlige flyvninger (vinter 1999/2000)				Lufthansa/AuA's (inklusive Lauda) fælles markedsandel inden for direkte flyvninger i %
	AuA	Lufthansa	Lauda	I alt	
Wien-Frankfurt	28	34	0	62	100
Wien-München	14	26	13	53	100
Wien-Düsseldorf	14	21	0	35	100
Graz-Frankfurt	7 (*)	20	0	27	100
Salzburg-Frankfurt	0	28	0	28	100
Wien-Berlin	14	21	0	35	100
Wien-Hamburg	0	20	14	34	100
Wien-Stuttgart	20 (*)	10	0	30	100
Linz-Frankfurt	0	28	0	28	100

(\*) Tyrolean Airways.

- (64) Udover antallet af direkte flyvninger og det samlede passagertal ved direkte flyvninger har også de forskellige kategorier af passagerer betydning for parternes position på markedet. Selv om parterne med indgåelsen af samarbejdsaftalen tilsammen fik en markedsandel på 100 % på alle efter passagertal vigtige ruter inden for direkte flyvninger, var de alligevel fortsat udsat for konkurrence i forbindelse med den vigtige gruppe af tilslutningspassagerer.
- (65) Generelt kan der sondres mellem såkaldte O & D-passagerer (som flyver fra afgang- til bestemmelseslufthavnen) og tilslutningspassagerer, som ønsker at skifte til andre flyforbindelser. I modsætning til O & D-passagererne har tilslutningspassagerer et større udvalg af fly, således at konkurrencepresset på parterne fra deres synspunkt er større<sup>(16)</sup>.
- (66) Dette betyder, at der på alle flyvninger er passagerer med meget forskellige udrejse- og bestemmelsessteder. Langdistancepassagerer kan f.eks. vælge mellem forskellige europæiske trafikknudepunkter og derfor nyde godt af konkurrencen. Dette var med indgåelsen af samarbejdsaftalen i forbindelse med trafikken mellem Østrig og Tyskland ikke tilfældet for O & D-passagerer og regionale tilslutningspassagerer<sup>(17)</sup>. De forskellige passagerkategorier udgør derfor hver især særskilte markeder.
- (67) Med henblik på den samlede konkurrencemæssige vurdering af et samarbejde eller en alliance mellem luftfartsselskaber skal det derfor fastslås, om gruppen af direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer udgør et betydeligt kundemarked. Selv om deres andel varierer betydeligt fra rute til rute, er dette i det mindste tilfældet for alle de største ruter mellem Østrig og Tyskland, der fremgår af tabel 3. På andre ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland, som ikke omfatter trafikknudepunkter i de to medlemsstater, vil andelen endog ligge væsentligt højere. Konsekvenserne af samarbejdet mellem parterne for denne kategori af passagerer skal derfor tages i betragtning.

<sup>(16)</sup> For f.eks. at flyve fra Wien til USA kan en passager flyve både direkte og via Frankfurt, Amsterdam, Paris, London (osv.) og i den forbindelse vælge mellem mange konkurrerende selskaber.

<sup>(17)</sup> Regionale tilslutningspassagerer flyver en regional rute før eller efter flyvningen på ruten mellem Østrig og Tyskland (regional tilslutningsrute). En rejsende fra Klagenfurt med Leipzig som destination kan f.eks. flyve via Frankfurt. Sådanne regionale tilslutningspassagerer er imidlertid som regel ligesom direkte passagerer i det mindste på en del af ruten nødt til at benytte en af parterne.

Tabel 3:

Oplysninger om passagertal på de største ruter mellem Østrig og Tyskland

Ruter	Passagertal (1998) (for begge retninger)	Andel af passagerer på business class	Andel af direkte passagerer og regionale tilslutnings- passagerer
Wien-Frankfurt	560 000	[...]	[...]
Wien-München	290 000	[...]	[...]
Wien-Düsseldorf	214 000	[...]	[...]
Graz-Frankfurt	140 000	[...]	[...]
Salzburg-Frankfurt	138 000	[...]	[...]
Wien-Berlin	135 000	[...]	[...]
Wien-Hamburg	116 000	[...]	[...]
Wien-Stuttgart	104 000	[...]	[...]
Linz-Frankfurt	91 000	[...]	[...]

Eksempel: Wien-Frankfurt-ruten

(68) Parternes stilling i trafikken mellem Østrig og Tyskland kan beskrives med den største rute som eksempel. Wien-Frankfurt-ruten forbinder AuA's og Lufthansas to trafikknudepunkter.

(69) På denne rute spiller indirekte flyvninger og alternative transportmidler kun en underordnet rolle og kan lades ude af betragtning. I forbindelse med korte ruter inden for lufttransport kan indirekte flyvninger som nævnt ikke betragtes som substitutter. Med hensyn til den »600 km-regel«, som parterne har foreslået, kan tog og bil ikke betragtes som alternative transportmidler, da afstanden mellem de to byer er over 600 km. Dette gælder i det mindste for tidssensitive passagerer. Ikke-tidssensitive rejsende vælger trods afstanden i givet fald at rejse med tog eller bil. Som nævnt i afsnit 5.2.3, kan det dog sluttes af de store prisforskelle mellem lufttransport og de andre transportmidler, at der er tale om forskellige markeder. Visse rejsende kan på grund af bestemte kvalitetsmæssige fordele beslutte sig for andre transportmidler. F.eks. giver bilen større uafhængighed og mere fleksibilitet på bestemmelsesstedet. Det antages derfor, at transporten over land heller ikke udgør et alternativ for de fleste ikke-tidssensitive flypassagerer.

(70) Parterne har ikke anført noget om, at der opstår konkurrence på denne rute på grund af, at forskellige lufthavnes oplande overlapper hinanden. Dvs. at det på denne rute er tilstrækkeligt at tage de udbudte direkte flyvninger i betragtning. AuA's og Lufthansas joint venture opnår dermed en markedsandel på 100 % på denne rute.

(71) Som det fremgår af tabel 3, var ca. [...] af alle passagerer i 1999 enten direkte passagerer eller regionale tilslutningspassagerer. Disse kunder har på Wien-Frankfurt-ruten ikke andet valg end at flyve med Lufthansa/Austrian Airlines.

Andre bilaterale ruter

(72) Det, der ovenfor blev beskrevet med hensyn til den efter passagertal vigtigste rute mellem Østrig og Tyskland, gælder også for de mindre trafikerede ruter. For langt hovedparten af de 33 eksisterende ruter spiller hverken indirekte flyvninger eller andre transportmidler som nævnt i afsnit 5.2 nogen rolle. Andelen af direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer ligger på disse ruter endog endnu højere end på Wien-Frankfurt-ruten, som forbinder to trafikknudepunkter. Dermed er andelen af passagerer, som på de nævnte ruter er nødt til at gøre brug af Lufthansa og Austrian Airlines, også højere.

(73) Med indgåelsen af samarbejdsaftalen kan ca. halvdelen af alle flypassagerer mellem de to lande derfor kun benytte AuA/Lufthansas joint venture.

## 7. BEMÆRKNINGER FRA TREDJEPARTER

(74) Efter offentliggørelsen af meddelelserne i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* i henhold til artikel 5, stk. 2, og artikel 16, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3975/87 modtog Kommissionen bemærkninger fra tredjeparter, som hovedsagelig pegede på følgende punkter:

a) Samarbejdsaftalen mellem AuA og Lufthansa vil medføre betydelige konkurrencebegrænsninger på markedet for trafik mellem Østrig og Tyskland.

- b) Denne samarbejdsaftale gør det muligt for medlemmerne af Star-alliancen yderligere at udbygge deres i forvejen stærke stilling i Europa.
- c) Parternes gennemgående høje priser på ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland er til skade for forbrugeren.
- d) Der bør knyttes vidtgående forpligtelser til en eventuel fritagelse. Navnlig bør hindringer for markedsadgangen, såsom mangelen på slots, reduceres.
- e) Gennem samarbejdet opnår de to parter en meget stærk stilling på det tysk-østrigske marked. Mindre konkurrenter bør beskyttes mod en konkurrencebegrænsende adfærd, såsom prisdumping og overkapacitet.
- f) Der foregår en koncentrationsproces inden for den europæiske luftfartsindustri. Tiltrædelsen af Star-alliancen er af afgørende betydning, for at AuA kan bevare sin selvstændighed.
- g) (Store) kunder vil få del i de omkostningsreduktioner, der opstår som følge af samarbejdet. De vil ligeledes få fordel af det større netværk og det mere omfattende udbud af transportydelser inden for alliancen.

## 8. EF-TRAKTATENS ARTIKEL 81, STK. 1 (OG EØS-AFTALENS ARTIKEL 53, STK. 1)

### 8.1. Aftalen mellem parterne

- (75) Samarbejdsaftalen mellem Lufthansa og AuA er en aftale mellem virksomheder som omhandlet i EF-traktatens artikel 81, stk. 1<sup>(18)</sup>.

### 8.2. Begrænsning af konkurrencen

- (76) Ifølge samarbejdsaftalen samarbejder de to hidtidige konkurrenter om afviklingen af den samlede trafik inden for EØS. Et sådant samarbejde omfatter navnlig en fælles prispolitik og en markedsdeling. Sidstnævnte opnås på grundlag af en koordinering af fartplaner, antallet af afgang og kapacitet. Aftalen begrænser derfor den faktiske og den potentielle konkurrence mellem parterne.

#### 8.2.1. Trafik mellem Østrig og Tyskland (i begge retninger)

- (77) Parterne har samordnet deres aktiviteter med hensyn til kapacitet, antallet af afgang, priser og markedsføringspolitik på alle ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland gennem oprettelsen af et joint venture. Omkostninger og indtægter deles ligeligt. Dermed udelukker selskaberne den indbyrdes konkurrence på dette marked.

- (78) På grundlag af aftalen øges de to selskabers markedsstyrke yderligere, da koordineringen af ressourcer, net og fartplaner vil skabe yderligere hindringer for andre luftfartsselskabers adgang til markedet. Det samme gælder for den fælles bonusordning, da en stor del af passagerne er forretningskunder, som foretrækker luftfartsselskaber, der praktiserer en fælles bonusordning, fordi de så lettere kan samle bonuspoint. En fælles bonusordning kan således udgøre en betydelig hindring for adgangen til markedet for selskaber, som ikke kan tilbyde en lignende ordning. Parternes markedsstilling styrkes yderligere af det antal slots, som de råder over i de største lufthavne i Tyskland og Østrig, og af det forholdsvis store antal afgang, som de allerede tilbyder på de pågældende ruter.

- (79) Joint venturet begrænser i vidt omfang konkurrencen inden for lufttransporten mellem Østrig og Tyskland ved at udelukke den faktiske og potentielle konkurrence mellem parterne indbyrdes og på grund af disses stilling på markedet.

#### 8.2.2. Andre ruter inden for EØS

- (80) Som beskrevet i afsnit 5.2 berører aftalen foruden den bilaterale trafik mellem Tyskland og Østrig også trafikken mellem Tyskland eller Østrig og et andet EØS-land samt mellem to andre EØS-lande. Samarbejdet mellem AuA og Lufthansa på disse ruter vedrører navnlig fælles planlægning af netværket, fastsættelse af en fælles prispolitik og tilnærmelse af serviceydelse. Den fælles prispolitik gælder for alle ruter, hvor deres respektive net kan kombineres, dvs. de steder, hvor en passager kan flyve ud med Lufthansa og tilbage med AuA. Dette gælder principielt for alle ruter inden for EØS. AuA og Lufthansa koordinerer også antallet af afgang indbyrdes for at undgå, at flyvninger overlapper hinanden.

- (81) For så vidt som der er konkurrence mellem direkte flyvninger og indirekte flyvninger på disse ruter, bliver konkurrencen i forbindelse med trafikken mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land begrænset eller udelukket mellem det ene selskabs direkte flyvninger og det andet selskabs indirekte flyvninger<sup>(19)</sup>. Med hensyn til flyvninger mellem to andre EØS-lande, f.eks. London-Rom, bliver konkurrencen derimod formentlig ikke begrænset nævneværdigt som følge af samarbejdsaftalen. På baggrund af udbuddet af indirekte flyvninger var parterne ganske vist faktiske eller potentielle konkurrenter på nogle af disse ruter, men de har næppe en nævneværdig markedsstilling på disse ruter.

<sup>(18)</sup> EØS-aftalens artikel 53 indeholder samme bestemmelse som EF-traktatens artikel 81. Alle henvisninger til EF-traktatens artikel 81 refererer dermed også automatisk til EØS-aftalens artikel 53.

<sup>(19)</sup> For eksempel har en ikke-tidssensitiv passager, der ønskede at flyve fra Hamburg til Rom, hidtil kunnet vælge mellem en direkte flyvning med Lufthansa eller en indirekte flyvning med AuA via Innsbruck.

- (82) Aftalen har derfor til følge, at konkurrencen mellem parterne begrænses på ruter mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land.

### 8.3. Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater

- (83) Samarbejdsaftalen mellem AuA og Lufthansa vedrører transport af passagerer og fragt inden for EØS og påvirker således samhandelen mellem medlemsstater.

## 9. EF-TRAKTATENS ARTIKEL 81, STK. 3

- (84) I henhold til EF-traktatens artikel 81, stk. 3, kan bestemmelserne i artikel 81, stk. 1, erklæres uanvendelige på aftaler mellem virksomheder, hvis de bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af varerne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, og uden at der:

- a) pålægges de pågældende virksomheder begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål
- b) gives disse virksomheder mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer.

### 9.1. Samarbejdsaftalens bidrag til den økonomiske udvikling

- (85) Parterne har gjort gældende, at samarbejdsaftalen i flere henseender yder et bidrag til den økonomiske udvikling. Passagerer vil navnlig få fordel af de forbedrede tilslutningsmuligheder.
- (86) Med undtagelse af trafikken mellem Østrig og Tyskland er parternes netværk i det store og hele komplementære. Mens AuA er koncentreret om mellemrange ruter inden for Europa, navnlig Central- og Østeuropa, står Lufthansa uforholdsmæssigt stærkt inden for langdistanceflyvninger. Foreningen af disse komplementære net skaber økonomisk vigtige synergieffekter og attraktive ruter for forbrugerne. Gennem koordineringen og udbygningen af parternes rutenet skabes et mere effektivt netværk og frem for alt en bedre sammenkobling med de østeuropæiske lande.
- (87) Gennem oprettelsen af et mere omfattende europæisk netværk opnår parterne omkostningsreduktioner, som fremkommer ved en øget trafikvolumen inden for hele netværket, en forbedret sammenkobling af rutenet, en bedre planlægning af antallet af afgang, en større udnyttelsesgrad og en bedre tilrettelæggelse af distributionssystemer og ground handling. Parterne forventer ligeledes omkostningsreduktioner i forbindelse med den fælles udvikling af nye omkostningsintensive distributionssystemer (E-Ticketing).

- (88) Med indgåelsen af samarbejdsaftalen med Lufthansa er AuA skiftet fra Qualiflyer-alliancen til Star-alliancen. For AuA's vedkommende kunne omkostningsreduktionerne som følge af samarbejdet derfor kun kvantificeres med hensyn til allianceskiftet. AuA's bestyrelse har anslået, at synergipotentialet som følge af tiltrædelsen af Star-alliancen udgør ca. [...] i forhold til et fortsat medlemskab af Qualiflyer-alliancen. Da det kan antages, at de omkostningsreduktioner, der er beskrevet ovenfor, i et vist omfang også var fremkommet i forbindelse med Qualiflyer-alliancen, kan det lægges til grund, at synergieffekterne af samarbejdsaftalen vil blive endnu større i forhold til en situation, hvor AuA ikke var med i nogen alliance.

- (89) I betragtning heraf er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen vil bidrage til den økonomiske udvikling som omhandlet i EF-traktatens artikel 81, stk. 3.

### 9.2. Fordele for forbrugerne

- (90) Sammenkoblingen af de to rutenet medfører en koordinering af fartplaner, kortere ventetid, intet behov for at bevæge sig fra en terminal til en anden og en harmoniseret servicekvalitet i flyene. Der er også fordele for forbrugerne i form af et større udbud af direkte flyvninger i forbindelse med trafikken mellem Østrig og Tyskland og indirekte flyvninger til frem for alt østeuropæiske destinationer. Som følge af samarbejdsaftalen har der i trafikken mellem Østrig og Tyskland således været tale om en stigning i antallet af afgang på ruterne Frankfurt-Klagenfurt, München-Graz, Frankfurt-Innsbruck, Wien-Nürnberg og åbning af nye ruter mellem Graz-Stuttgart og Wien-Friedrichshafen.
- (91) Gennem udbygningen af de respektive forbindelser mellem trafikknudepunkterne har det også været muligt at oprette flere føderuter i regionaltrafikken. Det forventes, at disse fordele ved et fælles netværk fra forbrugers synspunkt også resulterer i en større samlet trafikvolumen og dermed til en bedre kapacitetsudnyttelse for parterne.
- (92) Forbrugerne drager ligeledes fordel af tilvejebringelsen af transitforbindelser og opbygningen af en gensidig code-sharing via ruterne mellem knudepunkterne til ruter til tredjelande. Derved bliver partnerens netværk tilgængelige for begge luftfartsselskabers passagerer, hvorved der bliver flere destinationer til rådighed og skabes yderligere tidsmæssige valgmuligheder for ud- og hjemrejse.
- (93) Kommissionen er imidlertid ikke overbevist om, at samarbejdsaftalen sikrer, at forbrugere får en rimelig andel af de omkostningsreduktioner, der kan forventes, f.eks. i form af lavere priser. Dette skal sikres ved hjælp af de forpligtelser, der er redegjort for nedenfor.

### 9.3. Nødvendighed

- (94) Kommissionen lægger til grund, at de planlagte omkostningsreduktioner kun kan opnås med en tæt samordning af begge parter forretningsstrategier. Fordelene ved et forbedret udbud af tjenester gennem navnlig en fælles ruteplanlægning og netværksudvikling kan kun opnås på baggrund af et tæt samarbejde. Dette gælder navnlig også for ruter, som forbinder de to selskabers trafikknudepunkter med hinanden. Kommissionen anerkender derfor, at den grad af integration, der er forudsat i samarbejdsaftalen, er nødvendig for at nå de tilstræbte mål.
- (95) Kommissionen er dog af den opfattelse, at der bør pålægges selskaberne forpligtelser, der kan sikre, at konkurrencebegrænsningerne på intet tidspunkt bliver mere vidtgående, end hvad der er nødvendigt, og at konkurrerende selskaber kan få adgang til markedet.

### 9.4. Udelukkelse af konkurrencen

- (96) Med hensyn til spørgsmålet, om samarbejdsaftalen fører til en udelukkelse af konkurrence, skal der som nævnt i afsnit 5.2 sondres mellem det tysk-østrigske marked og ruter til andre EØS-lande. I det første tilfælde er samarbejdet mellem parterne langt tættere med oprettelsen af et joint venture og deres markedsstilling er som anført i afsnit 6.2.1 meget stærk.

#### 9.4.1. Det tysk-østrigske marked

- (97) Som det fremgår af tabel 2, var parterne på det tidspunkt, da joint venturet blev oprettet, ikke udsat for konkurrence fra andre luftfartsselskaber i forbindelse med direkte flyvninger på de største ruter mellem Østrig og Tyskland. Som følge af samarbejdet blev den aktuelle konkurrence derfor udelukket på et stort antal enkelt-ruter.
- (98) Med oprettelsen af joint venturet har parterne sikret, at en faktisk eller potentiel konkurrence mellem de to selskaber er udelukket på ruterne mellem Østrig og Tyskland. Selv om de lovgivningsbetingede hindringer for adgang til markedet blev fjernet efter den stedfundne liberalisering af lufttrafikken i Fællesskabet, skaber samarbejdet mellem parterne nye adgangsbarrierer og gør det vanskeligere for andre flyselskaber at komme ind på markedet. Derved udelukkes konkurrencen for en væsentlig del af markedet, således som det beskrives nedenfor med Wien-Frankfurt-ruten som eksempel. Situationen er sammenlignelig på andre bilaterale ruter.

#### Wien-Frankfurt-ruten

- (99) Som anført i kapitel 6 har parterne med oprettelsen af joint venturet udelukket den aktuelle konkurrence for O & D-passagerer på denne rute. Det kan antages, at også den potentielle konkurrence i det mindste blev stærkt begrænset på grund af adgangshindringer. Årsagerne hertil er følgende:

- a) I det mindste hovedlufthavnen i Frankfurt er så stærkt overbelastet, at nytilkomne luftfartsselskaber kun meget vanskeligt kan få slots i spidsbelastningsperioder.
- b) Sammen tilbyder de to selskaber et forholdsvis stort antal flyvninger. Dette gør det vanskeligt for nytilkomne luftfartsselskaber at etablere sig på markedet med yderligere flyvninger.
- c) Mere end halvdelen af alle passagerer er tilslutningspassagerer. Nytilkomne luftfartsselskaber på ruter mellem østrigske og tyske trafikknudepunkter skal derfor tiltrække regionale og internationale tilslutningspassagerer for at udnytte kapaciteten. Gennem oprettelsen af et fælles netværk lægger parterne imidlertid beslag på de fleste slots til tilslutningsruter i deres respektive trafikknudepunkter.
- d) Parterne opnår som følge af aftalen en øget økonomisk styrke, fordi de kan koordinere deres ressourcer, øge deres europæiske flåde, udnytte muligheder for interlining samt koordinere netværk og antallet af afgang.
- e) Foreningen af bonusordningerne styrker parternes stilling på markedet og navnlig inden for forretningskundesegmentet. Som følge af den fælles bonusordning får andre luftfartsselskaber uden en lignende ordning betydeligt vanskeligere ved at komme ind på markedet.
- f) En betydelig del af de billetter, der sælges på en rute, er på grundlag af virksomhedskundeaftaler<sup>(20)</sup> eller af andre grunde bundet til et bestemt luftfartsselskab. Nytilkomne luftfartsselskaber kan derfor — i det mindste på kort sigt — kun konkurrere på prisen om en lille del af kunderne. Det vil formentlig være vanskeligt for mindre konkurrenter at tilbyde potentielle storkunder lignende aftaler, da de ikke kan tilbyde virksomhederne de ydelser, der er forbundet med et større net (hyppige afgang, gode tilslutningsmuligheder i trafikknudepunkter osv.).
- g) Parternes fly på ruterne mellem Østrig og Tyskland har en forholdsvis lav udnyttelsesgrad. Selskaberne råder således over en tilstrækkelig kapacitet til i givet fald hurtigt at kunne reagere på prisændringer som følge af, at et nyt luftfartsselskab kommer ind på markedet.
- (100) I betragtning af, at det med indgåelsen af samarbejdsaftalen kun er joint venturet, der har tilbudt direkte flyvninger på ruten Wien-Frankfurt, og på grund af de betydelige adgangshindringer har parterne udelukket konkurrencen på denne rute på markedet for såvel tidsensitive som ikke-tidsensitive direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer.

<sup>(20)</sup> For eksempel er ca. 38 % af alle AuA's kunder i trafikken mellem Østrig og Tyskland forretningskunder, som flyver på grundlag af en sådan virksomhedskundeaftale (corporate customer deal).

## Andre bilaterale ruter

- (101) Som redegjort for i kapitel 6 er parternes udgangsposition på andre bilaterale ruter den samme som i forbindelse med Wien-Frankfurt-ruten. Dette gælder ligeledes for hindringerne for adgang til markedet. De spiller imidlertid en endnu større rolle på de efter passagertal mindre betydningsfulde ruter. Da efterspørgslen efter luftfartsydelse er mindre på disse ruter, skal et nytillkomment luftfartsselskab tiltrække en endnu større andel af det samlede passagertal for at kunne drive en rentabel forretning.
- (102) Selv om det muligvis kan accepteres, at der er nogle ruter, hvor konkurrencen ikke udelukkes, gælder det kun på ruter af underordnet betydning. I betragtning af den dominerende stilling i forbindelse med udbuddet til tidsensitive kunder (direkte passagerer og regionale tilslutningspassagerer) og den stærke stilling på markedet med hensyn til udbuddet til ikke-tidssensitive kunder gør samarbejdsaftalen det således muligt for parterne at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af luftfartsydelse for tidssensitive og ikke-tidssensitive kunder.

## Potentiell konkurrence

- (103) Parterne har gjort gældende, at alle europæiske luftfartsselskaber kan betragtes som potentielle konkurrenter. Kommissionen har foretaget en markedsundersøgelse. På grundlag af resultaterne heraf er den imidlertid nået til det resultat, at der kun kan forventes en begrænset potentiel konkurrence fra andre luftfartsselskaber. Selv om de lovgivningsbetingede hindringer for adgang til markedet blev fjernet, er andre luftfartsselskabers adgang til markedet i realiteten ikke sikret. Store luftfartsselskaber koncentrerer sig om at udbygge deres netværk i en radius omkring deres respektive trafikknudepunkter. Det kan derfor forventes, at disse selskaber kun bliver aktive på ruterne mellem Østrig og Tyskland i forbindelse med et andet trafikknudepunkt, som giver mulighed for tilslutningsruter. Det ser dog ikke ud til at være en mulighed i en overskuelig fremtid. Med hensyn til lavprislufartsselskaber og regionale luftfartsselskaber vanskeliggøres adgangen til markedet desuden af de mange adgangshindringer. Det er derfor nødvendigt at reducere eller fjerne disse adgangshindringer for at gøre det muligt for disse konkurrenter at komme ind på markedet.

## 9.4.2. Ruter til og mellem andre EØS-lande

- (104) Som anført i afsnit 6.2.2 kan konkurrencen på visse ruter mellem Østrig eller Tyskland og et andet EØS-land blive begrænset som følge af samarbejdsaftalen. Kommissionen har imidlertid ingen holdepunkter for, at konkurrencen vil blive udelukket på et af de ovennævnte markeder med hensyn til disse ruter.

## 10. FORPLIGTELSE OG BETINGELSER FOR EN FRITAGELSE

- (105) Af afsnit 9.4 fremgår det, at samarbejdsaftalen har udelukket konkurrencen med hensyn til en væsentlig del af trafikken mellem Tyskland og Østrig. Efter Kommissionens opfattelse kan samarbejdsaftalen kun accepteres på en række nærmere betingelser, som i vidt omfang reducerer hindringerne for adgang til markedet.
- (106) På grund af de betænkeligheder, som Kommissionen gav udtryk for i sin klagepunktsmeddelelse, har parterne afgivet omfattende tilsagn, som blev offentliggjort den 14. december 2001 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. På grundlag af de bemærkninger, der er modtaget fra tredjeparter, er disse tilsagn efterfølgende blevet suppleret. De er anført i deres helhed i bilaget til denne beslutning. Bilaget er en integrerende del af denne beslutning, og de deri indeholdte forpligtelser udgør en væsentlig del af fritagelsen.
- (107) Hovedformålet med forpligtelserne i bilaget er at tilvejebringe holdbare nye konkurrenceforhold på de berørte markeder ved at fjerne eksisterende hindringer for potentielle konkurrenters adgang til markedet. Desuden skal de sikre, at forbrugerne opnår en rimelig andel af fordelene ved samarbejdet. De væsentligste elementer sammenfattes nedenfor.
- (108) Nye konkurrenter er afhængige af at opnå egnede slots i de forskellige lufthavne. En række lufthavne er imidlertid overbelagt netop i spidsbelastningsperioder. Parterne forpligtes derfor til at stille slots til rådighed for et nytillkomment luftfartsselskab til beflyvning af en bestemt rute, dog maksimalt 40 % af de slots, som parterne rådede over til beflyvning af den pågældende rute på anmeldelsestidspunktet. Desuden stiller de såkaldte »tekniske slots« til rådighed for en ny konkurrent fra et tredjeland for dér at placere flyet ved begyndelsen eller afslutningen af flyvningen.
- (109) Under hensyn til de to selskabers økonomiske styrke og deres stærke tilstedeværelse på disse ruter finder Kommissionen det nødvendigt, at antallet af deres daglige afgang på en rute fastfrysnes i en periode på to år, når en ny konkurrent har besluttet at påbegynde flyvning på den. Formålet hermed er at forhindre, at de etablerede selskaber øger antallet af deres afgang for at trænge den potentielle konkurrent ud af markedet.
- (110) På grundlag af de erfaringer, der hidtil er gjort, og de oplysninger, der foreligger om det relevante marked, antager Kommissionen, at der på en række ruter i den bilaterale trafik mellem Østrig og Tyskland ikke hurtigt vil komme nye luftfartsselskaber ind på markedet. Mange efter passagertal mindre betydningsfulde ruter har kun en begrænset tiltrækningskraft for potentielle konkurrenter. Der skal ligeledes tages hensyn til interesserne blandt forbrugere, der flyver på disse ruter. Parterne forpligtes derfor til også at gennemføre prisnedsættelser, som de foretager på en rute, hvor de er udsat

for konkurrence, på tre andre ruter mellem Østrig og Tyskland, hvor der ikke er konkurrence. Parterne får et vist spillerum med hensyn til udvælgelsen af disse tre ruter. Ved i vidt omfang at øge parternes omkostninger i forbindelse med en prisdumping giver denne forpligtelse ligeledes nye konkurrenter en vis beskyttelse mod eventuelle underbudspriser fra parternes side.

(111) For at opnå en tilstrækkelig udnyttelse af kapaciteten er nye konkurrenter nødt til at tilbyde et udvalg, der er attraktivt for de forskellige kundesegmenter. For at gøre dette muligt for dem på markedet for forretningskunder forpligtes parterne til at fordele indtil 15 % af pladserne på en afgang til nye konkurrenter. Konkurrenten kan opnå en sådan sædefordeling for at kunne tilbyde sine kunder en større fleksibilitet i forbindelse med tur/returrejser. Konkurrentens mulighed for at deltage i Lufthansa/AuA's bonusordning tager ligeledes sigte på at øge selskabets attraktivitet for navnlig forretningskunder.

(112) På grund af den store andel af tilslutningspassagerer er det vigtigt for en ny konkurrent også at få adgang til markedet for transitpassagerer. Med henblik herpå kan den nye konkurrent med Lufthansa/AuA indgå en interliningaftale, som efter anmodning fra selskabet omfatter en særlig aftale om proportionel fordeling. Denne særlige aftale om proportionel fordeling skal indgås på samme vilkår som dem, parterne har aftalt med andre alliancepartnere eller selskaber uden for deres alliance i tilknytning til en sådan rute.

(113) På kortere ruter mellem Østrig og Tyskland kan konkurrencen i begrænset omfang også styrkes i forbindelse med intermodal befording. Efter anmodning fra jernbane- eller landtransportselskaber forpligter parterne sig til at indgå intermodale aftaler, ifølge hvilke parterne vil tilbyde passagerbefording på deres ruter mellem Østrig og Tyskland som del af en rejse.

(114) Kommissionen har med disse forpligtelser sikret sig, at der vil være flere konkurrenter, som seriøst er interesserede i at komme ind på markedet på vigtige strækninger, og at disse kan opnå de nødvendige flyvetilladelser hos de pågældende medlemsstater. Det er et vigtigt element, som gør det muligt for Kommissionen at fritage samarbejdet i henhold til EF-traktatens artikel 81, stk. 3. Såfremt denne situation ændrer sig, vil Kommissionen kunne blive foranlediget til at tilbageholde eller ændre denne fritagelse i medfør af artikel 6, stk. 3, litra a), i forordning (EØF) nr. 3975/87.

(115) Parterne har på eget initiativ erklæret sig rede til allerede inden Kommissionens fritagelse at holde sig til de ovenfor beskrevne forpligtelser over for potentielle konkurrenter. På dette grundlag er der i mellemtiden kommet nye luftfartsselskaber ind på markedet. Siden 2001 har Adria Airways fløjet to gange dagligt på Wien-

Frankfurt-ruten, mens Air Alps flyver på Wien-Stuttgart-ruten. To andre central- og østeuropæiske luftfartsselskaber har givet udtryk for en seriøs interesse i efter fritagelsen at gå ind på to andre vigtige ruter mellem Østrig og Tyskland. Efter de tilsagn, som parterne har afgivet, er der oprettet et nyt østrigsk flyselskab, der vil begynde at flyve på adskillige ruter mellem Østrig og Tyskland i efteråret 2002.

(116) Under hensyn til de mange forpligtelser og fritagelsens varighed bør parterne pålægges pligt til regelmæssigt at foretage indberetning til Kommissionen, således at denne kan føre kontrol med, om betingelserne overholdes —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 81, stk. 3, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 3, erklæres bestemmelserne i EF-traktatens artikel 81, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 53, stk. 1, uanvendelige på den samarbejdsaftale, som den 10. december 1999 blev indgået mellem Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) og Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) for tidsrummet fra den 10. december 1999 til den 31. december 2005.

#### Artikel 2

Til den i artikel 1 omhandlede fritagelse knyttes de i bilaget angivne forpligtelser. Disse forpligtelser anvendes i forbindelse med alle ruter, som parterne beflyver i trafikken mellem Tyskland og Østrig. Forpligtelserne er bindende for de deltagende virksomheder og disses datterselskaber, retssuccessorerer og befuldmægtigede. Virksomhederne er desuden forpligtet til at bestræbe sig på at sikre, at deres datterselskaber, retssuccessorerer og befuldmægtigede opfylder disse forpligtelser.

#### Artikel 3

1. Indtil udløbet af fritagelsen efter artikel 1 indsender AuA og Lufthansa følgende oplysninger til Kommissionen:

- a) detaljerede oplysninger om de anvendte billetpriser på alle ruter, hvor parterne inden for trafikken mellem Østrig og Tyskland konkurrerer med andre selskaber, som tilbyder direkte flyvninger
- b) detaljerede oplysninger om opfyldelsen af forpligtelsen til også at gennemføre prisnedsættelser på tre andre ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland
- c) angivelse af alle kontrakter og aftaler, som parterne har indgået med konkurrenter inden for trafikken mellem Østrig og Tyskland med hensyn til slots, bonusordninger, sædefordeling, interlining og intermodal befording

- d) oplysninger om udviklingen i billetpriser på alle ruter i trafikken mellem Østrig og Tyskland
- e) angivelse af antallet af AuA's og Lufthansas daglige afgang og den samlede månedlige kapacitet udbudt af parterne på de efter passagertal ti vigtigste ruter
- f) oplysninger om udviklingen i gennemførelsen af de af parterne opstillede omkostningsnedskæringsplaner.
2. Oplysninger vedrørende stk. 1, litra a) og b), indsendes til Kommissionen inden en uge efter meddelelsen af billetpriserne. Oplysninger vedrørende stk. 1, litra c)-f), indsendes til Kommission ved hver sommersæsons udgang.

*Artikel 4*

Denne beslutning er rettet til:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG  
Fontanastr. 1  
P.O. Box 50  
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft  
Von-Gablenz-Straße 2-6  
D-50679 Köln

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. juli 2002.

*På Kommissionens vegne*

Mario MONTI

*Medlem af Kommissionen*

## BILAG

## FORPLIGTELSE

## 1. Forpligtelser vedrørende slots (afgangs- og ankomsttidspunkter)

Hvis et af parterne (dvs. Austrian Airlines og Lufthansa) uafhængigt selskab, der på anmeldelsestidspunktet ikke befløj ruter mellem Østrig og Tyskland, ønsker at påbegynde direkte flyvninger på ruter mellem et eller flere par byer i Østrig og Tyskland, forpligtes parterne til at stille slots til rådighed for dette selskab på de vilkår, der er beskrevet nedenfor. Med henblik på disse forpligtelser omfatter begrebet direkte flyvninger også flyvninger med flere mellemlandinger med et og samme fly, der starter og/eller slutter i Østrig, Tyskland eller et tredje land, og hvori indgår mindst en direkte flyvestrækning mellem Østrig og Tyskland.

Parterne forpligtes til at stille mindst ét par slots til rådighed for et nyttilkommet selskab, der påbegynder flyvning mellem et bestemt bypar, og som helhed skal parterne afgive op til 40 % af de slots, de havde på en konkret rute på anmeldelsestidspunktet, til nye flyselskaber. Hvis parterne i forvejen frivilligt har frigjort slots, medregnes disse ved beregningen af de 40 %.

Det nyttilkomne luftfartsselskabs slots kommer til at ligge inden for et tidsrum på 45 minutter fra det tidspunkt, som det nyttilkomne luftfartsselskab ønsker, og ved flyvninger med en enkelt mellemlanding vil transittiden i lufthavnen ikke overstige 90 minutter, forudsat at parterne råder over slots i det relevante tidsrum.

Det nyttilkomne luftfartsselskab skal fremsætte en klar skriftlig ansøgning til parterne vedrørende den påtænkte beflyvning af den pågældende rute senest seks uger forud for IATA's slotkonference om den fartplansæson, i løbet af hvilken selskabet agter at påbegynde beflyvningen af ruten. Det nyttilkomne luftfartsselskab vil kun være berettiget til slots i henhold til disse forpligtelser, hvis det kan påvises, at alle rimelige bestræbelser på at sikre det nyttilkomne selskab slots til beflyvning af ruten mellem to givne byer via de normale slottildelingsprocedurer ved den efterfølgende slotkonference (herunder gennem slotkoordinatorens fordeling af slots efter udløbet af fristen for returnering af slots) er mislykkedes. I hele perioden (dvs. i perioden mellem fremsættelsen af den skriftlige ansøgning og afslutningen af den pågældende IATA-fartplansæson) skal det nyttilkomne luftfartsselskab sikre fri adgang til alle oplysninger om selskabets stilling i de pågældende lufthavne. Samtlige slots opnået af det nyttilkomne luftfartsselskab via den normale slottildelingsprocedure medregnes i det samlede antal slots, som det nyttilkomne selskab er berettiget til at forlange i overensstemmelse med denne del af forpligtelserne, medmindre parternes andel af de samlede beflyvninger mellem to givne byer overstiger 60 %. Ansøgninger om slots i henhold til dette punkt gælder kun for en bestemt fartplansæson. Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab ikke har påbegyndt beflyvningen af en given rute, beflyver ruten mindre hyppigt end planlagt eller ønsker at øge antallet af flyvninger på en given rute, finder kravene i dette afsnit anvendelse på enhver anmodning om supplerende slots i en efterfølgende fartplansæson.

På alle ruter mellem Tyskland og Østrig, som mindst i den ene ende omfatter en af lufthavnene Frankfurt eller Wien, må det nyttilkomne luftfartsselskabs slots udelukkende benyttes til fly med mindst 46 pladser. Denne betingelse finder ikke anvendelse på andre ruter mellem de to medlemsstater, eller hvis det nyttilkomne selskab har påbegyndt beflyvningen af den pågældende rute forud for datoen for offentliggørelse af fritagelsesbeslutningen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab ønsker at benytte et fly baseret i en lufthavn i et tredje land til beflyvning af en rute mellem Østrig og Tyskland, kan selskabet opnå slots i henhold til disse bestemmelser (inklusive begrænsninger på antallet af ledige slots til brug for en given rute) til flyvninger fra eller til dette tredje land for dér at placere flyet ved begyndelsen eller afslutningen af flyvningen (tekniske slots). Parterne vil kun være forpligtet til at stille tekniske slots til rådighed, når det nyttilkomne luftfartsselskab, der ansøger om sådanne slots, og/eller selskabets franchisegiver på ansøgningstidspunktet flyver mindre end tre gange om dagen til eller fra andre lande fra den pågældende lufthavn. Parterne forpligtes desuden til at stille tekniske slots til rådighed inden for et tidsrum på 180 minutter fra det tidspunkt, som det nyttilkomne selskab ønsker, forudsat at parterne råder over slots i det relevante tidsrum.

Hvis det nyttilkomne luftfartsselskab beflyver en rute mellem et andet land end Østrig og Tyskland og en af de byer, der beflyves mellem Østrig og Tyskland, og beslutter at mindske antallet af afgang eller ophøre med at beflyve den pågældende rute, vil selskabet være forpligtet til at benytte de slots, der tidligere blev anvendt til at beflyve denne rute, til beflyvning af ruterne mellem byer i Østrig og Tyskland. I så fald vil det nyttilkomne luftfartsselskab være forpligtet til at returnere det samme antal slots til parterne, som det tidligere benyttede til at beflyve den rute, der involverede et andet land end Østrig og Tyskland.

Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab, der har opnået slots i overensstemmelse med denne procedure, beslutter ikke at påbegynde beflyvningen af den nye rute mellem Østrig og Tyskland eller beslutter at mindske antallet af afgang på ruten, skal det underrette parterne herom øjeblikkeligt og returnere de frigjorte slots til parterne. Hvis et nyttilkommet luftfartsselskab, der har opnået slots i overensstemmelse med disse tilsagn, ophører med at beflyve ruten eller står til at miste ruten af andre årsager (som f.eks. misbrug), skal det underrette parterne herom øjeblikkeligt og returnere de frigjorte slots til parterne. Med henblik på anvendelsen af bestemmelserne i dette afsnit vil et nyttilkommet luftfartsselskab og dets datterselskaber anses for ikke længere at operere på en ny rute, når det nye selskab eller dets datterselskaber ikke har udnyttet slotsene i mindst 80 % af tiden i den fartplansæson, for hvilken de fik tildelt slotsene til beflyvning af ruten mellem de pågældende to byer, medmindre det nyttilkomne luftfartsselskab begrunde den manglende udnyttelse af slotsene med en af de grunde, der er anført i artikel 10, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93 eller enhver anden forordning, der måtte ændre eller efterfølge denne forordning.

Hvis det nytilkomne luftfartsselskab underretter parterne om ovenstående på et for sent tidspunkt i fartplansæsonen til, at parterne kan udnytte de returnerede slots i overensstemmelse med artikel 10, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 95/93 med øjeblikkelig virkning eller efter de skæringsdatoer, der er fastsat i artikel 10, stk. 4, og før den reelle start på den pågældende fartplansæson, vil parterne være berettiget til at forlange, at det nytilkomne luftfartsselskab overdrager slots til parterne svarende til de returnerede slots. Hvis det nytilkomne luftfartsselskab af en eller anden grund ikke er i stand til at overdrage parterne en slot svarende til den returnerede slot, kan parterne søge at begrunde den manglende udnyttelse af den afgivne slot på basis af artikel 10, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 95/93.

For at sikre, at de slots, der frigøres af parterne, benyttes i overensstemmelse med disse forpligtelser, vil parterne og det nytilkomne luftfartsselskab indgå en aftale om en mekanisme, som gør det muligt for parterne at kontrollere, hvordan slotsene anvendes. Parterne vil underrette Kommissionen om denne mekanismes karakter.

De slots, der frigøres af parterne i henhold til disse forpligtelser, vil blive udbudt uden modydelse.

## 2. Forpligtelser vedrørende antallet af afgang

Parterne er forpligtet til ikke at forøge antallet af afgang på en bestemt rute mellem Østrig og Tyskland, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, i mindst fire på hinanden følgende IATA-trafiksæsoner begyndende med og inklusive den trafiksæson, i løbet af hvilken det nytilkomne luftfartsselskab påbegynder beflyvningen af den pågældende rute.

## 3. Forpligtelser vedrørende billetpriser

Hver gang parterne sænker deres officielle billetpris på en rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, vil de gennemføre en tilsvarende (procentuel) nedsættelse af billetprisen på tre andre ruter mellem byer i Østrig og Tyskland, på hvilke de ikke er udsat for konkurrence. Denne forpligtelse gælder kun, så længe prisnedsættelsen på det nye selskabs rute opretholdes. Ved denne forpligtelse forstås ved officielle billetpriser de gældende IATA-priser, de priser, der udsendes af luftfartsselskaberne til centrale reservationssystemer via den offentlige prisdatabase ATPCO (Airline Tariffs' Publishing Corporation), og de priser, der tilbydes via internettet på en sådan måde, at de er tilgængelige for den brede offentlighed.

De tre andre sammenlignelige ruter mellem byer i Østrig og Tyskland, på hvilke parterne vil sænke billetpriserne tilsvarende, vil blive udvalgt således: Parterne vil vælge to ruter blandt de fem næststørste ruter mellem byer i Østrig og Tyskland opgjort i antallet af passagerer, på hvilke de ikke er udsat for konkurrence. Parterne kan frit vælge den tredje rute mellem Østrig og Tyskland, forudsat at der er tale om en rute, på hvilken de ikke er udsat for konkurrence.

Denne forpligtelse bortfalder i de exceptionelle tilfælde, hvor parterne kan godtgøre over for Kommissionen, at en prisnedsættelse på en given rute skyldes forhold, f.eks. lavere omkostninger, der ikke har sammenhæng med konkurrence fra det nytilkomne luftfartsselskabs side.

## 4. Forpligtelser vedrørende sædefordelingsaftaler (Blocked Space Agreements)

Efter anmodning fra et nytilkomment luftfartsselskab vil parterne indgå en sædefordelingsaftale på den eller de ruter, der beflyves af det nytilkomne luftfartsselskab, forudsat at det nytilkomne luftfartsselskab tilbyder færre afgang end parterne.

Enhver sådan aftale vil bygge på et fast antal pladser (hard block basis) og være gyldig i mindst én komplet IATA-trafiksæson. Antallet af pladser omfattet af sådanne aftaler vil højst udgøre 15 % af pladserne på en bestemt afgang, dog mindst 12 og højst 25 pladser i et bestemt fly. Det nytilkomne luftfartsselskab vil bære den fulde økonomiske risiko forbundet med de pladser, der er omfattet af sædefordelingsaftalen.

## 5. Forpligtelser vedrørende interlining

Efter anmodning fra det nytilkomne luftfartsselskab vil parterne indgå en interliningaftale med selskabet på de ruter, det beflyver, forudsat at der ikke allerede eksisterer en sådan aftale mellem det nye selskab og parterne.

Enhver interliningaftale vil være kendetegnet ved følgende forhold:

- a) den vil kun omfatte prisklasserne F, C og Y
- b) beregningsgrundlaget vil være parternes officielle priser for en enkeltbillet, når der udstedes en enkeltbillet, eller halvdelen af parternes officielle priser for en returbillet, når der udstedes en returbillet

- c) den vil være begrænset til befordring af passagerer, der udelukkende flyver mellem de to lufthavne i hver ende af det nytilkomne luftfartsselskabs rute
- d) den vil bygge på MITA-reglerne og/eller normale forretningsmæssige vilkår
- e) den vil give det nytilkomne luftfartsselskab eller rejsebureauerne mulighed for at tilbyde tur/retur-rejser, hvor de rejsende flyver med parterne den ene vej og med det nytilkomne luftfartsselskab den anden vej.

Forudsat at der er ledige pladser på den relevante klasse, er parterne forpligtet til at befordre passagerer, der er i besiddelse af en billet til et nytilkomment luftfartsselskabs afgang på en af selskabets ruter mellem Østrig og Tyskland. For at hindre misbrug vil parterne imidlertid være berettiget til at forlange, at det nytilkomne luftfartsselskab eller passageren i givet fald betaler den positive difference mellem parternes billetpris og det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris. Ligger det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris under værdien af den af parterne udstedte billet, vil parterne kun være forpligtet til at acceptere billetter udstedt af det nytilkomne luftfartsselskab op til værdien af disse billetter. Nytilkomne luftfartsselskaber vil nyde samme beskyttelse i de tilfælde, hvor parternes billetpris er lavere end det nytilkomne luftfartsselskabs billetpris.

Alle i henhold til denne forpligtelse indgåede interliningaftaler vedrørende en bestemt rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, ophører med at være gældende, hvis det nytilkomne luftfartsselskab indstiller beflyvningen af den pågældende rute.

Hvis et nytilkomment luftfartsselskab anmoder herom, forpligter parterne sig til at indgå en særlig aftale om proportionel fordeling med det pågældende selskab gældende for trafik fra eller til enten Østrig eller Tyskland og/eller for trafik til eller fra lufthavne uden for Østrig eller Tyskland på samme vilkår som dem, parterne har aftalt med andre alliancepartnere eller selskaber uden for deres alliance i tilknytning til en sådan rute. Såfremt der indgås en særlig aftale om proportionel fordeling, der omfatter international transfertrafik, gælder denne forpligtelse kun for de af det nytilkomne luftfartsselskabs ruter, hvor den internationale transfertrafik udgør mere end 35 % af den samlede trafikvolumen.

#### **6. Forpligtelser vedrørende bonusordninger**

Hvis et nytilkomment luftfartsselskab ikke deltager i en af parternes bonusordninger eller ikke selv driver en sammenlignelig bonusordning, forpligter parterne sig til, efter anmodning fra et nytilkomment luftfartsselskab og for dette selskabs Østrig-Tyskland-ruters vedkommende, at lade selskabet deltage i deres fælles bonusordning. Der vil blive indgået en aftale med det nytilkomne luftfartsselskab på rimelige og lige vilkår om bl.a. kompensation for eventuelle omkostninger, som parterne måtte pådrage sig.

Alle i henhold til disse forpligtelser indgåede aftaler ophører med at være gældende for en bestemt rute, der beflyves af et nytilkomment luftfartsselskab, hvis det nytilkomne luftfartsselskab indstiller beflyvningen af den pågældende rute.

#### **7. Forpligtelser vedrørende intermodal befordring**

Hvis et jernbaneselskab eller et andet landtransportselskab, der opererer mellem Østrig og Tyskland (en »intermodal partner«), anmoder herom, forpligter parterne sig til at indgå en intermodal aftale, ifølge hvilken parterne vil tilbyde passagerbefordring på deres ruter mellem Østrig og Tyskland som del af en rejse, der også omfatter et landtransportafsnit varetaget af den intermodale partner (en »intermodal tjeneste«).

Enhver intermodal aftale, der indgås i henhold til disse forpligtelser, vil bygge på MITA-princippet (herunder Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) og normale kommercielle vilkår.

Parterne anerkender princippet om fuld proportionel fordeling i overensstemmelse med de regler, der følges af MITA-medlemmerne, også på strækninger, der kun tilbagelægges med tog. Såfremt jernbaneselskabet behøver en anmeldelse af stækningens længde, en destination eller et tilslutningsflypris, indgiver parterne en sådan anmeldelse til IATA efter den normale IATA-procedure.

Såfremt en intermodal partner anmoder herom, vil parterne efter bedste evne søge at nå frem til en aftale på vilkår svarende til dem, de måtte have aftalt med andre intermodale partnere, forudsat at alle nødvendige betingelser er opfyldt, navnlig med hensyn til sikkerhed, servicekvalitet, forsikringsdækning og erstatningsansvar. Vilkårene knyttet til enhver sådan aftale har forrang over de generelle forpligtelser, der følger af denne forpligtelse.

#### **8. Fritagelsens og forpligtelsernes gyldighedsperiode**

Disse forpligtelser får virkning fra datoen for Kommissionens vedtagelse af fritagelsesbeslutningen efter artikel 5, stk. 4, i forordning (EØF) nr. 3975/87. De bortfalder samme dag, som fritagelsen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, udløber.

Hvis Kommissionen tilbagekalder fritagelsen af samarbejdsaftalen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, med henvisning til artikel 6 i forordning (EØF) nr. 3975/87 eller en tilsvarende bestemmelse i en efterfølgende forordning, eller hvis fritagelsen efter EF-traktatens artikel 81, stk. 3, annulleres, eller hvis parterne ophæver den anmeldte samarbejdsaftale, vil disse forpligtelser blive erklæret ugyldige fra datoen for tilbagekaldelsen, annullationsdommen eller ophævelsen. I så fald vil parterne have ret til at tilbagekræve slots afgivet i henhold til disse forpligtelser til et luftfartsselskab, der på tidspunktet for tilbagekaldelsen, annullationsdommen eller ophævelsen beflyver ruter mellem Østrig og Tyskland ved hjælp af disse slots. Parterne vil også have ret til øjeblikkeligt at ophæve enhver aftale om sædefordeling, interlining, bonusordninger eller intermodal befordring indgået i medfør af disse forpligtelser.

---